

*ExFoS - Expert Forensic Science**XXII. mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství**Brno 2013***METODY A TECHNICKE PROSTŘEDKY PRO NÁCVIK SPRÁVNÉHO
ZPŮSOBU JÍZDY****METHODS AND FACILITIES FOR PROPER DRIVING STYLE TRAINING****Jaroslav Král²⁹****ABSTRAKT:**

Statistiky dopravních nehod naznačují, že jejich hlavní příčina je nesprávný způsob jízdy. Riskantní řízení, zejména nerespektování bezpečné vzdálenosti za vozidlem, patří mezi nejčastější příčiny nehod řidičů. Nehody do zadní části vozidla vznikají ze selhání odhadnout správnou vzdálenost a současného provádění jízdy při následování jiného vozidla. Hlavní důvod pro tyto nehody je nedostatek respektu k bezpečnému udržování vzdálenosti mezi vozidly na normální silnici nebo zejména v nepříznivých povětrnostních podmínkách. Jednou z možností je provést rozvoj metodiky výuky a výcviku v autoškolách. Výcvikové metody by měly být zlepšeny tak, aby zahrnovaly více důrazu na poznávací schopnosti, včetně vnímání rizika, rozpoznání nebezpečí, defenzivní způsob řízení a sebehodnocení řidičů. Praktický výcvik se musí přiblížit skutečným podmínkám, tudíž autoškoly by měly být vybaveny simulátory nebo speciálně přizpůsobenými vozidly pro simulaci bezpečné vzdálenosti, náhlého snížení rychlosti a dalších neočekávaných situací.

ABSTRACT:

Statistics on traffic accidents indicate that incorrect driving is rated as their main cause. Hazardous driving, primarily not respecting the safe distance behind a vehicle, belongs among most frequent causes of drivers' accidents. Rear-end collisions are caused by a driver's failure to estimate a proper distance while driving too close to the vehicle in front. The main reason for these accidents lies in disrespecting safe driving distances between vehicles under normal road-surface and also in adverse weather conditions. An opportunity rests in developing educational and training methodologies in driving schools. Training techniques should be improved to place a bigger emphasis on cognitive skills, including risk perception, hazard recognition, defensive driving and self-assessment. Practical training must approach real conditions, thus the schools should be equipped with simulators or specially adapted vehicles to simulate safe driving distances, sudden deceleration and other unexpected situations.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Dopravní nehody, následování, sledování, zařazování, bezpečná vzdálenost.

KEYWORDS:

Traffic accidents, following, tailgating, filtering, safe distance.

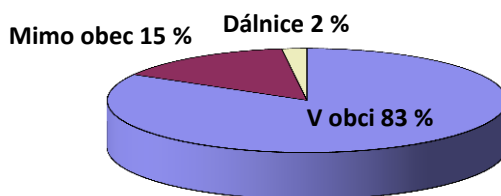
1 ÚVOD

Rozvoj automobilismu soustavně přináší tragické následky dopravních nehod v podobě smrti, zranění a vysokých hmotných škod. Tento stav je způsoben nesprávným vyhodnocováním

²⁹⁾ Král Jaroslav, Ing., – Vojenská akademie, Sídlíště Víta Nejedlého, Vyškov, 973451931, jaroslav.kral@vavyskov.cz

dopravní situace v závislosti na rychlosti vozidla, neschopností reagovat v kritických situacích, nedodržováním bezpečného odstupu a nedostatečnou předvídavostí. Další nepříznivé faktory jsou zhoršení kázně, arogance a agresivita řidičů, nízká úroveň prevence, nepřizpůsobení jízdy stavebnímu uspořádání komunikace (zatačka, křižovatka, klesání, stoupání apod.) a povrchovým vlastnostem komunikace (mokra, sníh, náledí, bláto apod.). U mladých řidičů to může být způsobeno jejich nízkou zkušeností, tendencí k impulsivnímu chování a nepodřizování autoritě, přehnaným názorem o vlastních schopnostech, podstupováním rizika ve snaze vyniknout a nevhodným výcvikem v autoškolách.

Ze statistiky Policie ČR [3] vyplývá, že největší podíl na všech nehodách má opakovaně nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění. Statistika dále uvádí, že k přibližně 60 % dopravních nehod z důvodu nesprávného způsobu jízdy dochází v obci a téměř polovina se jich uskuteční při jízdě na dálnici. Mezi nejčtenější příčiny nehod z důvodu nesprávného způsobu jízdy patří nevěnování se řízení vozidla a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.



Obr. 1 – Nehody z důvodu nedodržení bezpečné vzdálenosti [3]

Fig. 1 – Accidents by the reason of a safe distance nonobservance [3]

Institut dopravní výchovy AČR provedl v roce 2012 dopravní průzkum o dodržování bezpečné vzdálenosti při jízdě motorových vozidel v obci a na dálnici. Na základě výsledků měření jízdy 1 238 vozidel lze konstatovat, že přibližně polovina řidičů v obci nedodržuje dostatečnou bezpečnou vzdálenost za vpředu jedoucím vozidlem, potřebnou pro celkovou brzdovou dráhu a podceňuje nebezpečí z toho vyplývající. Výsledky měření jízdy na dálnici u 1 617 motorových vozidel o max. přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg prokázaly, že 58 % řidičů nedodržuje vzdálenost potřebnou pro celkovou brzdovou dráhu. Podobné výsledky na dálnici byly změřeny také u 717 vozidel nad 3 500 kg, kdy vzdálenost nedodrželo 48 % řidičů. Opakovaně se potvrdilo, že řidiči si neuvědomují ověřené zákonitosti spojené s reakční dobou, reakční dráhou a brzdovou dráhou. Projevem tohoto chování je zjištění, že čtvrtina řidičů nedodržovala minimální brzdovou vzdálenost, která je potřebná pro zabrzdění vozidla s ohledem na jeho technický stav a povrch vozovky. V případě náhlého snížení rychlosti jízdy vpředu jedoucího vozidla by řidič nebyl schopen reagovat a důsledkem by byla dopravní nehoda.

Pro eliminaci tohoto nesprávného způsobu jízdy je důležitá výchova řidiče ke správnému odhadu pro udržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím před ním. K tomu je zřejmě potřebné změnit metodiku výuky a výcviku v autoškolách a školicích střediscích. S účastníky kurzů by mohlo být prováděno obeznámení s reální reakční dobou, reakční dráhou, brzdovou dráhou a celkovou brzdovou dráhou prostřednictvím předvedení jejich vlastního jízdního chování za kritických okolností na silnici. Vyučování v prohlédávání a předvídání v rámci dohledu a rozhledu by mohlo vést k menší účasti na nehodě.

Po dokončení takového výcviku, by noví nezkušení řidiči mohli být schopni lépe posoudit dopravní situace a automaticky zaujmout vhodné jednání pro vyhnutí se dopravním kolizím.

2 PODMÍNKY A METODY PRO BEZPEČNÉ ZASTAVENÍ VOZIDLA

Kritické situace v silniční dopravě jsou charakteristické tím, že dopravní situace se velmi rychle mění, s náhle se objevící překážkou nebo náhle se měnícím stavem vozovky. K tomu často přistupuje také chybné jednání řidičů, kteří z nedostatku zkušeností v kritických situacích při příliš vysoké rychlosti nebo kvůli nepozornosti nemohou jednat uváženě. Především při neudržování bezpečné vzdálenosti pak vznikají nehody nebo situace, které ohrožují jiné účastníky silniční dopravy. U povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost lze ovšem těžko přesně stanovit, jaký odstup má řidič dodržovat, protože v různých situacích se bezpečná vzdálenost liší.

Vzdálenost mezi vozidly je v legislativě ČR [6] definována jako dostatečná bezpečnostní vzdálenost, kterou musí řidič ponechat při jízdě za jiným vozidlem, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení tohoto vozidla. Bezpečná vzdálenost je v přímé souvislosti s rychlostí jízdy, kdy řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Řidičům jsou pro naplňování této povinnosti nabízeny různé metody pro správný odhad bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Nejstarší z metod je metoda vkládání pomyslných aut do mezery mezi vlastní vozidlo a vozidlo jedoucí vpředu, v závislosti na jejich rychlosti. To znamená, že při rychlosti 60 km/h má být vzdálenost mezi vlastním a vpředu jedoucím vozidlem alespoň taková, aby se do ní vešlo šest aut. [1]

Další metoda je založena na sledování aktuální rychlosti vlastního vozidla na tachometru, přičemž bezpečná vzdálenost mezi vozidly je polovina této rychlosti v metrech. [2] Nejpoužívanější je „metoda 21-22“, kdy je za dostatečnou bezpečnou vzdálenost na suché vozovce považována vzdálenost dvou sekund, kterou vlastní vozidlo za tuto dobu ujede k bodu (strom, značka, sloup), který minulo vpředu jedoucí vozidlo. [2]

K dodržení bezpečné vzdálenosti mohou být řidiči navedeni vodorovnou dopravní značkou č. V 16 „Bezpečný odstup“, která vyznačuje doporučenou vzdálenost pro vozidla jedoucí za sebou za příznivých dopravních a povětrnostních podmínek [5]. Tato značka se v praxi vyskytuje minimálně a její použití není řidičům blíže upřesněno a metodicky vysvětleno.

Řidič je obecně povinen v každé situaci dodržovat takovou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním, objektu nebo události, která neumožňuje vznik jakéhokoliv nebezpečí. Při zařazení vozidla při předjíždění je důležité, aby řidič zachoval také pro vozidlo za sebou vzdálenost, která umožní jejímu řidiči bezpečně reagovat při náhlém snížení rychlosti jízdy nebo náhlém zastavení prvního vozidla.

Zvládnutí těchto požadavků záleží na rychlosti vozidla, stavu provozu, vlastnostech povrchu silnice, počasí, stavu vozidla a jeho brzdné dráhy, výhledu z vozidla, dohledu, rozhledu a psychického stavu řidiče. S pojmem bezpečná vzdálenost úzce souvisí pojmy reakční doba, reakční dráha, brzdná dráha a celková dráha pro zastavení vozidla.

Dráha pro zastavení vozidla je tvořena dvěma faktory – reakční dráhou a brzdou dráhou. Reakční dráha je dráha, kterou řidič ujede za dobu od okamžiku, kdy rozpozná kritickou situaci, přes její zpracování, sešlápnutí brzdového pedálu až do okamžiku náběhu brzdného účinku vozidla. Po projetí reakční dráhy, kdy vozidlo neměnilo svou rychlost, vozidlo začíná

zpomalovat na brzdě dráze. Ta závisí na dané rychlosti, stavu povrchu vozovky (sucho, mokro, led), kvalitě pneumatik a hmotnosti vozidla.

Tab. 1 – Stanovení celkové brzdě dráhy v závislosti na rychlosti [autor]

Tab. 1 – Determination of the total stopping distance depending on the speed [author]

Rychlost vozidla	Reakční dráha při reakční době 1,0 sek.	Brzdě dráha	Celková brzdě dráha
30 km/h	8 m	9 m	17 m
50 km/h	14 m	14 m	28 m
70 km/h	19 m	20 m	39 m
90 km/h	25 m	25 m	50 m
110 km/h	30 m	31 m	61 m
130 km/h	36 m	36 m	72 m

Většina řidičů se domnívá, že má rychlé reflexy a tím minimální reakční dráhu. Neuvědomují si, že reakční doba je závislá na stavu, koncentraci, věku, zkušenosti a rozhodnosti řidiče. Reakční doba závisí také na poloze a viditelnosti kritického objektu v zorném poli řidiče. Dobu však může prodloužit i stav brzdového systému vozidla. Reakční doba zahrnuje prodlevu mezi vnímáním překážky, rozhodnutím a přemístěním nohy na brzdový pedál. Tato doba není konstantní a pohybuje se podle individuálních podmínek a vnějších okolností. Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že dopravním nehodám je potřebné čelit předvídavostí a ne reakcí řidiče. Řidič by měl reagovat předvídatelně, jednat adekvátně ke svým zkušenostem a přizpůsobovat svoji jízdu dopravním a silničním podmínkám. Začínající řidiči musí být proto školeni jak zlepšit předvídaní nebezpečných situací a jak se vyvarovat riskantním situacím defenzivním způsobem jízdy.

Znalost a dodržování pravidel defenzivní jízdy je nezbytnou zásadou pro bezpečnou jízdu. Základem defenzivního způsobu řízení je obrana (ostrážitost) před neočekávaným a nebezpečným jednáním jiných řidičů. Vyžaduje to bdělost k tomu, že se něco neočekávaného stane a připravenost k úhybným manévřům. Řidič musí sledovat jízdní dráhu, danou průběhem silnice a vyhodnocovat situaci, aby byl schopen včas zareagovat a předejít případným kolizím. Řidič musí dále respektovat předpisy pro silniční dopravu, se zaměřením na dodržování rychlosti, bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a předjíždění při odpovídajícím dohledu a rozhledu.

Výhled z vozidla musí zabezpečit co největší míru dohledu a rozhledu pro řidiče. Dohled lze chápat jako vzdálenost, na kterou řidič vidí a posuzuje ostatní účastníky a předměty před vozidlem. Řidič v celé vzdálenosti není schopen přesně vyhodnotit jejich chování a vliv na bezpečnost své jízdy. Rozhled je výše v zorném poli řidiče ve směru jeho jízdy, ve kterém registruje a již rozpoznává ostatní účastníky silničního provozu, předměty nebo překážky a dokáže vyhodnotit jejich chování a vliv na bezpečnost jeho jízdy. V noci je rozhled omezen účinným dosvitem reflektorů vozidla. Dohled je základní stavební prvek rozhledu.

3 MOŽNOSTI PRO NÁCVIK ZVLÁDÁNÍ SPRÁVNÉHO ZPŮSOBU JÍZDY

Pro bezpečné řízení vozidla je nezbytné, aby řidič měl schopnosti dovolující mu rozpoznávat a zdolávat přímo převládající okolnosti jako dopravní značky, dopravní podmínky a chování ostatních účastníků silničního provozu. Nebezpečné sledování vpředu jedoucího vozidla může vytvořit katastrofální důsledky při jízdě v koloně vozidel. Jestliže vedoucí vozidlo zpomalí, řidič druhého vozidla obvykle zareaguje trochu rychlejším zpomalením. Postupně dojde k situaci, že způsoblost pro brzdění celého sledu vozidel je překročena. Pouze správně vycvičený řidič si v tomto případě uvědomí, že je potřebné prodloužit odstup vozidel více než normálně a tím se vyvarovat zapojení do hromadné nehody vozidel. Kombinace teoretického vyučování, praktické řízení s komentářem a opatření pro snížení přeceňování řidičských dovedností jsou proto důležité pro přípravu začínajících řidičů.

V legislativě ČR [4] je v rámci teoretické výuky v autoškolách povinnost vyučovat nejdůležitější zásady týkající se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přilnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhezních podmínkách. Praktický výcvik na cvičišti je zaměřen pouze na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládání vozidla. Začínající řidič tak nemá možnost získat názornou představu a praktickou dovednost při určování správného odstupu od jedoucích vozidel na různém povrchu vozovky a při různých rychlostech, nejdříve při praktickém výcviku na cvičišti.

Všechny zmiňované metody pro udržování bezpečné vzdálenosti jsou však založeny na odhadu, tedy vědomé činnosti řidiče, řízené soustředěnou pozorností. Proto se lze domnívat, že v praxi toto není možné soustavně provádět. Řidič je v rámci svého dohledu a rozhledu ovlivňován rozpoznáváním chování okolí a současně myslí na osobní prožitky (co bylo v práci, co bude doma, atd.). Je tedy zcela nereálné a v nejvyšší míře nebezpečné předpokládat, že by se v současném silničním provozu dala udržet zvýšená schopnost řidičů dodržovat bezpečnou vzdálenost s využitím těchto metod.

Do závěrečné části systému přípravy žadatelů k získání řidičského oprávnění je potřebné zařadit výcvik defenzivní jízdy, se zaměřením na dodržování bezpečné vzdálenosti a procvičování schopností předvídat v rámci dohledu a následně správně reagovat v rámci rozhledu. To může výrazně ovlivnit jejich možnost předcházet nebo úplně zamezit vzniku nebezpečných a krizových situací při nesprávném dodržování vzdálenosti za jiným vozidlem. Přizpůsobení výcviku reálným podmínkám ve skutečném provozu by mělo být na cvičišti podpořeno použitím simulátorů, upravených vozidel nebo maket překážek, které umožní simulovat nedodržení bezpečné vzdálenosti, náhlé snížení rychlosti jízdy a jiné neočekávané události.

Řidič by si měl osvojit dodržování bezpečné vzdálenosti na základě automatického chování. K tomu bude potřebovat mnohem méně cíleného úsilí a vědomé pozornosti, než počítání dvou vteřin, kdy se jedná o zcela řízený kontrolovaný proces. Odpovídající chování je pak podmíněno vybavením nepříjemných prožitků z výcviku v autoškolě při každém nebezpečném přiblížení k jinému vozidlu. Udržování vzdálenosti je tedy založeno na zážitku z technického prostředku, kde bylo simulováno náhle brzdění vpředu jedoucího vozidla a následný náraz vlastního vozidla. Tyto prostředky umožňují výcvik v nebezpečných a k nehodě náchylných situacích, které nemohou být vyzkoušené při skutečném řízení.

Praktický výcvik by měl obsahovat nácvik psychomotorických dovedností udržování jízdní dráhy a přizpůsobení rychlosti jízdy. Další důležitou oblastí je procvičování předvídavého

vizuálního vnímání a poznávacích schopností. Závěrečnou fází výcviku by pak mělo být upevnění dovedností při rozpoznání nebezpečí a vnímání rizika.

Rozpoznávání nebezpečí může být popsáno jako vyhledávání, vnímání a zabývání se nebezpečnými dopravními situacemi. Mladí začínající řidiči neumí zjišťovat zdroje nebezpečí vcelku, vyhledávání jim zabírá více času, rozpoznávají vzdálená nebezpečí chybně a prokazují menší rozsah horizontálního prohledávání okolního prostředí. Tito řidiči hledí blíž před vozidlo, méně často kontrolují zrcátka, využívají periferní vidění neefektivně, nepohlížíjí zběžně na všechny předměty a více zaměřují pozornost na nehybné objekty.

Vnímání rizika se vztahuje na osobní zkušenost z ohrožení v potenciálních dopravních rizicích. Mladí začínající řidiči nedostatečně vystihují riziko ve specifických řidičských situacích a chápou sebe jako schopné vypořádat se s možnými nebezpečnými situacemi. Řidiči s riskantním způsobem jízdy si neuvědomují riziko v určitých dopravních podmínkách a jsou hrozbou pro ostatní účastníky silničního provozu.

Struktura výcvikového úkolu na simulátoru nebo upraveném vozidle by měla nejdříve zahrnovat nácvik vnímání vpředu jedoucího vozidla, jeho postupné zpomalování nebo náhlé zabrzdění. Při jízdě je potřebné udržovat a měřit odstup za vozidlem, který může být proměnlivý, konstantní, příliš velký nebo nedostatečný. Při překročení kritické hranice pro odstup musí následovat simulovaný náraz, nejlépe s doprovodem zvukového nebo světelného signálu, aby tento důsledek postihl více smyslů najednou.

Při zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti nebo školení bezpečné jízdy může být tato dopravní situace stížena sekundární úlohou. Pokud se řidič naučí udržovat konstantní odstup bez zevního upozornění, je možné zkontrolovat jeho volnou kognitivní kapacitu např. simulovaným rozhovorem, žádostí o splnění nějakého pokynu v době, kdy vozidlo před ním zpomaluje nebo prudce brzdí. Řidič je nucen rozdělit pozornost mezi úkon snížení rychlosti a vyplnění sekundární úlohy, která vyžaduje zaměření pozornosti, zpracování informace, případně rozhodnutí a konkrétní jednání. Na úkon snížení rychlosti jízdy zbývá tedy menší část kognitivní kapacity a ten musí být proveden více podvědomě (automaticky). Při plnění těchto úkonů je možné měřit rychlost vozidla, rychlost reakce brzdění a udržení trajektorie dráhy vozidla.

Celý princip výcviku by měl odpovídat kurzům bezpečné jízdy ke zvládnutí krizových situací na silnici, když jediné po praktickém výcviku je řidič schopen zvládnout smyk nebo reagovat na náhlou překážku zcela automaticky a podvědomě. Automatické procesy pak probíhají mimo vědomou pozornost řidiče, na základě vyvolané reakce z cvičiště, nárokují si malé množství zdrojů pozornosti, probíhají rychleji a zvyšují tak bezpečnost jízdy. Především začínající řidiči by po takto provedeném výcviku měli být schopni rozpoznat dopravní situaci a automaticky učinit potřebná rozhodnutí k bezpečnému provádění jízdních úkonů a zabránění možné dopravní kolizi.

4 ZÁVĚR

Každodenně opakované informace s podrobným popisem dopravních nehod vytvářejí falešný pocit, že nehody s tragickými následky jsou součástí silničního provozu a nezbyvá, než se s tím smířit. Ve skutečnosti jsou hlavními příčinami nehod lidé, vozidla a dopravní infrastruktura. Pouze souborem promyšlených a účinných opatření lze tento nepříznivý stav v oblasti bezpečnosti silničního provozu zlepšit. Klíčovými faktory jsou řidič, jeho chování a výcvik, kvalita vozidel, úroveň dopravních zařízení, odpovídající legislativa a kontrolní činnost v oblasti jejího dodržování.

Začínající řidiči mohou mít vyšší řidičské dovednosti, a přesto způsobují mnoho havárií. Vyučování schopnosti předvídání, rozpoznání nebezpečí, vnímání rizika a sebehodnocení schopností v závěru autoškoly se jeví jako slibný způsob pro snížení počtu nehod u těchto řidičů. U ostatních řidičů se někdy preferuje výcvik ke zvládnutí smyku místo toho jak se vyhnout těmto nebezpečným situacím. To může vyvolat snížený respekt ke zhoršeným adhezním podmínkám a přílišnou sebejistotu ve vlastní schopnosti vedoucí k riskantnímu řízení a nárůstu nehod. Proto je potřebné současně provádět také trénink vnímavostních a vyhledávacích schopností, včetně rozpoznání rizika s ohledem na životní styl, sociální původ, pohlaví, věk a další osobité předpoklady ovlivňující postoje, chování řidiče a jeho možnou účast na dopravní nehodě.

Tyto závěry je potřebné aplikovat do úpravy metodiky výuky a výcviku (rozsahu a obsahu) začínajících řidičů v autoškolách a při zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti nebo školení bezpečné jízdy, se zaměřením na nácvik automatizovaných dovedností při řízení vozidla.

Nová iniciativa pro zkvalitnění praktického výcviku v autoškolách by měla primárně vést k pozitivní změně postojů a jednání nejenom v rizikové skupině mladých začínajících řidičů. Sekundárně by měla snižovat počet dopravních nehod ve všech skupinách řidičů a celkově by měla zvýšit bezpečnost silničního provozu.

5 LITERATURA

- [1] HOKEŠ, Vladislav a kol.: *Učebnice pro autoškoly*. Naše vojsko, n.p., Praha, 1989 Praha, 432 s.
- [2] Kolektiv autorů: *Autoškola*. BertelsmannSpringer CZ, s.r.o., Praha, Červen 2001 Praha, 311 s. ISBN: 80-86411-15-X.
- [3] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, 2012.
- [4] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb. ze dne 19. dubna 2002, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
- [5] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
- [6] Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).